

OAP SECTORIELLES

3-3



OAP SECTORIELLE N°25

SECTEUR DE LA ZAC DES DOCKS DE SAINT-OUEN-SUR-SEINE

Approuvé par délibération du Conseil de Territoire le 25 février 2020
REVISION du PLUi ARRETEE EN CONSEIL DE TERRITOIRE DU 19 NOVEMBRE 2024



plan local d'urbanisme
intercommunal

Aubervilliers | La Courneuve | Stains | Villetaneuse
Épinay-s/-Seine | Pierrefitte-s/-Seine | L'Île-St-Denis | Saint-Ouen-s/-Seine | Saint-Denis

SOMMAIRE

1	CONTEXTE DU PROJET	2
1.1	Contexte urbain : un site vecteur d'une profonde transformation urbaine	2
1.1.1	La requalification nécessaire du site	2
1.1.2	Une opportunité pour Saint-Ouen	2
1.1.3	Un projet global	2
1.2	Contexte environnemental : Un ancien site d'activités industrielles et portuaires à proximité de la Seine	3
2	PARTI PRIS D'AMENAGEMENT	5
3	LA MIXITE DU PROJET	7
4	L'ORGANISATION VIAIRE ET LE STATIONNEMENT	8
5	LA MORPHOLOGIE PAR SOUS-SECTEUR	10
5.1	Les orientations pour le sous-secteur 2 – secteur réalisé	12
5.2	Les orientations pour le sous-secteur 3 – Secteur réalisé	13
5.3	Les orientations pour le sous-secteur 4	14
5.4	Les orientations pour le sous-secteur 5	15
5.5	Les orientations pour le sous-secteur 6	16
5.6	Les orientations pour le sous-secteur 7	17
5.7	Les orientations pour le sous-secteur 9	19
5.8	Les orientations pour le sous-secteur 10	20
5.9	Les orientations pour le sous-secteur 11	21

1 CONTEXTE DU PROJET

1.1 Contexte urbain : un site vecteur d'une profonde transformation urbaine

Le site des Docks, par sa superficie (une centaine d'hectares, soit un quart de la superficie communale), sa localisation en première couronne parisienne, sa situation en bord des rives de Seine, l'implantation de « services à la grande ville » constitue un enjeu d'aménagement majeur pour la ville, le territoire, mais également à l'échelle de la métropole.



Vue satellite et périmètre de l'OAP, IGN, 2017

L'aménagement du site des Docks n'est pas un projet de quartier mais un projet de ville :

- par sa superficie, une centaine d'hectares, il ne peut être conçu à l'échelle d'un quartier ;
- l'urbanisation créée ne concerne pas que le site mais l'ensemble de la ville, elle est déterminante pour son devenir.

Ce projet modifiera la ville sans la transformer :

- il modifiera la ville puisqu'il organise son extension par la reconquête d'espaces délaissés. Ainsi, il contribuera à une augmentation significative de sa population et des capacités d'accueil de nouveaux emplois ;
- il ne transformera pas la ville dans la mesure où il est conçu dans sa continuité géographique, historique et identitaire afin de préserver et perpétuer le caractère de ville populaire de Saint-Ouen-sur-Seine.

L'expression du projet est aujourd'hui l'aboutissement d'une longue réflexion qui se poursuivra au fil de sa mise en œuvre prévue sur une période d'une dizaine d'années. Il est lauréat de l'appel à projet « 100 Quartiers innovants et écologiques » de la Région Île-de-France. Toutefois, les grandes orientations de sa composition, définies dans ce document, présentent avant tout le projet poursuivi par la commune, c'est-à-dire un projet de quartier diversifié, qui donne un nouvel élan à la ville sans la transformer.



Photographies issues du Plan local d'urbanisme de Saint-Ouen-sur-Seine, modification 2016

1.1.1 La requalification nécessaire du site

Le site des Docks est devenu dès la fin du 19^{ème} siècle un site d'activité portuaire et ferroviaire, depuis le début du 20^{ème} siècle, un grand site industriel avec l'implantation d'activités telles qu'Alstom, la compagnie parisienne de distribution électrique, etc.

Depuis les années 1960, malgré le déclin industriel, le site des Docks conserve une vocation économique avec les activités liées aux services à la grande ville qui demeurent et se modernisent, l'implantation du siège d'Alstom, etc. Toutefois, cette activité économique est devenue, au cours du temps, de plus en plus résiduelle et les espaces délaissés et en friche de plus en plus vastes.

La requalification du site qui s'appuie sur un projet de diversité n'a pas pour objet d'abandonner la vocation économique traditionnelle des Docks. La volonté affichée de maintenir les services à la grande ville et de favoriser la création d'un pôle énergétique est une composante forte du projet. Toutefois, ces activités doivent se réorganiser dans un contexte qui sera plus urbain.

1.1.2 Une opportunité pour Saint-Ouen

L'abandon des activités de Total à l'ouest des Docks, la restructuration des activités d'Alstom sur le site, ont ouvert de nouvelles perspectives d'aménagement.

La libération de vastes espaces dans un site si porteur d'avenir, entre centre-ville et Seine, constitue une opportunité notamment :

- pour que le territoire de Saint-Ouen-sur-Seine renoue un rapport fort avec la Seine ;
- pour que la ville puisse se redéployer en tirant bénéfice de la situation stratégique des Docks ;
- pour conforter l'image de Saint-Ouen-sur-Seine comme ville moderne, mixte, animée et accueillante pour tous ;
- pour offrir aux audois et aux salariés, actuels et futurs, des services et des espaces d'agrément avec, en premier lieu, la création d'un vaste parc ouvert sur la Seine.

Il ne s'agit pas de concevoir une ville nouvelle, mais d'ouvrir Saint-Ouen-sur-Seine sur ce vaste espace, aujourd'hui délaissé.

1.1.3 Un projet global

Face aux évolutions du site et à l'apparition de terrains susceptibles d'accueillir de nouvelles opérations, la commune a refusé de s'inscrire dans un processus de renouvellement au coup par coup au gré de la libération progressive du foncier pour mettre en œuvre une réflexion générale sur la totalité des cent hectares du site.

Cette réflexion de projet a porté sur le programme de construction, l'organisation viaire, les formes et les fonctions urbaines, les modalités opérationnelles à mettre en œuvre, le niveau de l'intervention publique, etc.

Projet global également car concerté avec la population, les différents acteurs, dont les propriétaires fonciers, les communes voisines mais également avec la région et l'Etat.

Le projet d'aménagement des Docks est désormais reconnu par l'Etat comme « écoquartier » depuis 2009, et comme « Nouveau quartier urbain » par la région depuis 2010. L'État a également décerné le label « EcoQuartier – Étape 3 » en décembre 2016 pour la première phase de la zone d'aménagement concerté des Docks.

Cette approche globale et partagée permet de définir le projet autour de trois objectifs fondamentaux :

- la mixité ;
- la diversité ;
- la qualité environnementale.

Il s'agit d'inscrire au mieux dans la continuité de la ville, la mixité sociale, la diversité des fonctions et des formes urbaines, en tenant compte des particularités du site. Au 31 décembre 2022, ont été réalisés 292 000m² de logements, 183 000m² de bureaux et d'activités, 27 000m² de commerce, 12 000m² d'équipements collectifs ou privés et 12 000m² d'équipements publics (dont 2 écoles, une crèche, un gymnase, et la serre du parc). Il est prévu au total environ 4 380 logements accession, 230 logements locatifs libres, 490 logements locatifs intermédiaires, 2 150 hébergements privés et sociaux, 1 400 logements sociaux, et 320 logements en Bail Réel Solidaire (BRS). A l'échelle communale, ce secteur concentre environ 70 % des objectifs de production de logement sur la période 2018 – 2030 dans les secteurs de projets.

Enfin, au sein du périmètre de l'OAP, le PLUi identifie des éléments et ensembles bâtis à protéger / mettre en valeur pour des motifs d'ordre culturel, historique et / ou architectural. Ces sites patrimoniaux doivent faire l'objet d'une attention particulière pour tous travaux engagés. Tout projet doit ainsi respecter les prescriptions et orientations figurant dans les fiches patrimoine ainsi que toutes les autres dispositions réglementaires du PLUi. En particulier, la démolition de ces éléments et ensembles patrimoniaux est strictement encadrée dans le règlement du PLUi.

➔ Voir partie 3 du **règlement** (document n°4-3) et **OAP Mise en valeur patrimoniale** (document n°3-2-4)

1.2 Contexte environnemental : Un ancien site d'activités industrielles et portuaires à proximité de la Seine

Les activités économiques industrielles et portuaires passées peuvent avoir occasionné des pollutions des sols. Le déclin des activités a permis d'engager l'aménagement d'un écoquartier mixte, divers et de haute qualité environnementale, en continuité de la ville existante. Le nouveau « Grand Parc de Saint-Ouen-sur-Seine », à l'articulation avec la Seine, constitue un noyau de biodiversité de la Trame verte locale. Une grande partie du secteur présente un risque d'inondation. Enfin, le secteur est desservi par un réseau de chaleur local (non apparent sur la carte ci-dessous). Le site accueille la zone d'aménagement concerté des Docks, déjà en partie aménagée.

A l'exception des abords du faisceau ferroviaire passant sur le secteur en direction d'Asnières-sur-Seine ainsi que du grand parc, le secteur est largement artificialisé et imperméabilisé. C'est particulièrement le cas le long de la rue Ardoin où la pleine terre est très peu présente. Cette configuration conduit à une mauvaise infiltration des eaux et à une amplification du risque de ruissellement.

A proximité de la Seine, cette situation présente deux risques l'accentuation du risque de crue en période de hautes eaux, ainsi qu'un accroissement des pollutions d'autant que le passé industriel du site a laissé de nombreuses suspicions de pollution des sols. Ce dernier risque est amplifié par les usages perdurant sur certains secteurs et le passage de véhicules lourds laissant des résidus sur la chaussée.

La forte imperméabilisation du site favorise l'effet d'îlot de chaleur. Ce dernier est considéré comme moyen sur la zone d'aménagement concerté des docks en raison de la proximité à la Seine ainsi que du développement du parc des Docks. Cependant, la première phase de construction sur site, dense et largement imperméabilisée, a contribué à favoriser le renforcement de cet effet notamment autour de l'allée de Paris et de la rue de la Clef des Champs. L'aménagement de l'ensemble de la zone d'aménagement concerté va contribuer à accentuer cet effet actuellement sous-estimé en raison du faible nombre d'habitants.

Le corolaire de cette très forte imperméabilisation est une certaine carence en espaces verts accessibles pour les habitants. Bien que les chiffres soient plutôt bons en raison de la création du grand parc des Docks, ils ne doivent pas effacer la disparité entre la partie sud et la partie nord du périmètre. Ainsi, il faut plus de 20 minutes pour pouvoir

rejoindre le grand parc des docks depuis le sud et la rue Pierre, notamment en raison de l'absence de voies permettant la traversée sud-ouest – nord-est.

En matière d'énergie, le site est desservi par le réseau de chaleur local qu'il est nécessaire de valoriser.

En raison de la proximité à la Seine et de la naissance d'un noyau secondaire de biodiversité sur le grand parc des Docks, le secteur possède des enjeux en matière de biodiversité et de préservation de la trame verte et bleue. De plus, il est un secteur majeur de cette trame au sud du territoire puis qu'il accueille sur le faisceau ferré une continuité écologique qui s'étire vers le cimetière parisien de Saint-Ouen, le faisceau ferroviaire nord, le canal Saint-Denis, la zone d'aménagement concertée de Port – Chemin Vert, la rue Hermet, le cimetière d'Aubervilliers et le Fort d'Aubervilliers, ainsi que le cimetière parisien de Pantin. En outre, le secteur possède deux noyaux tertiaires de biodiversité situés aux abords des voies ferrées.

Le risque inondation est le risque majeur sur le secteur avec plusieurs soumissions à un aléa fort voire très fort, particulièrement autour de la rue Ardoin. Cet aléa, conjugué au risque de ruissellement, peut accentuer la mise en danger des personnes et des biens.

En matière de pollution, trois axes sont concernés par les périmètres de vigilance liés à la qualité de l'air et de dépassements des seuils réglementaire en matière de bruit, il s'agit des départementales D1, D22 et D410. Si autour de la D22, l'urbanisations emble déjà constituée et moins amenée à muter, le développement le long des deux autres axes doit conduire à la production de logements et de lieu d'emploi qui doivent prendre en compte ces contraintes.

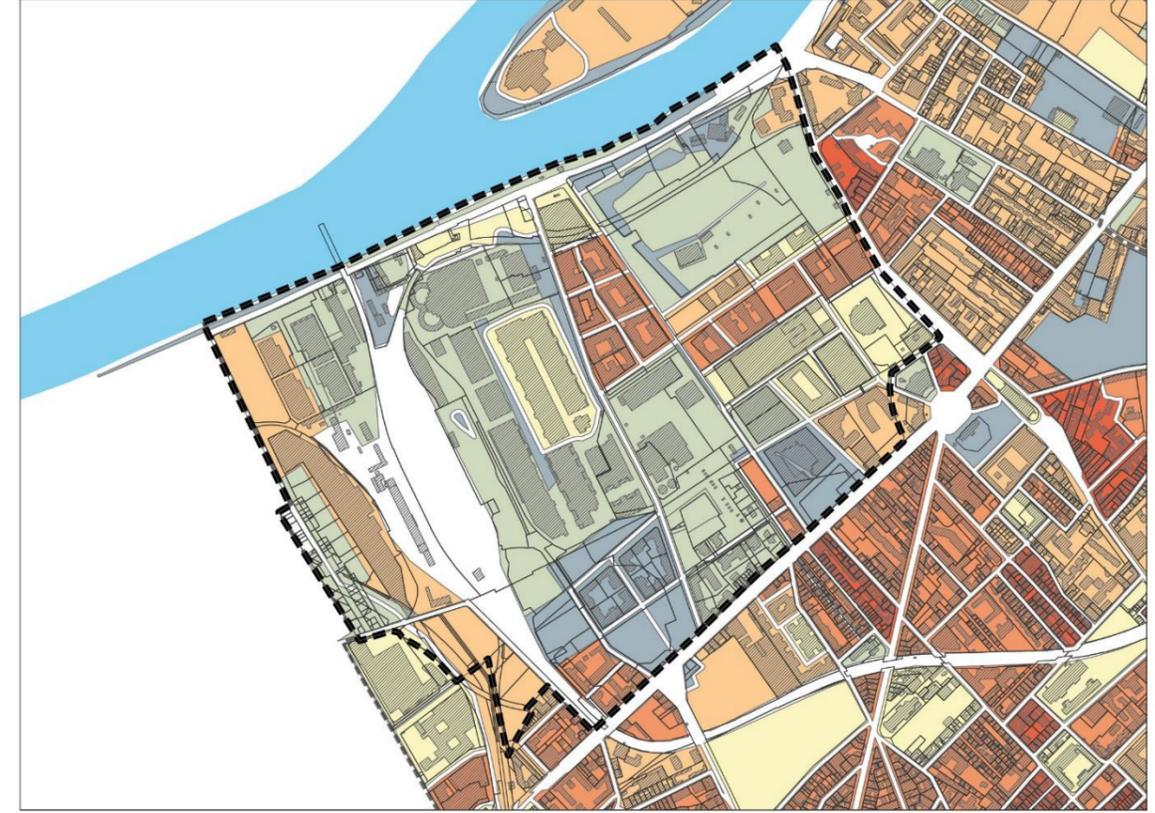
Imperméabilisation	Îlot de chaleur	Carence espaces verts	Énergie	Espèces	Trame verte et bleue	Risques	Pollutions	Eau	Patrimoine
Fort	Moyen	Moyen	Moyen	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Faible

Enjeux environnementaux du site des Docks et de ses environs

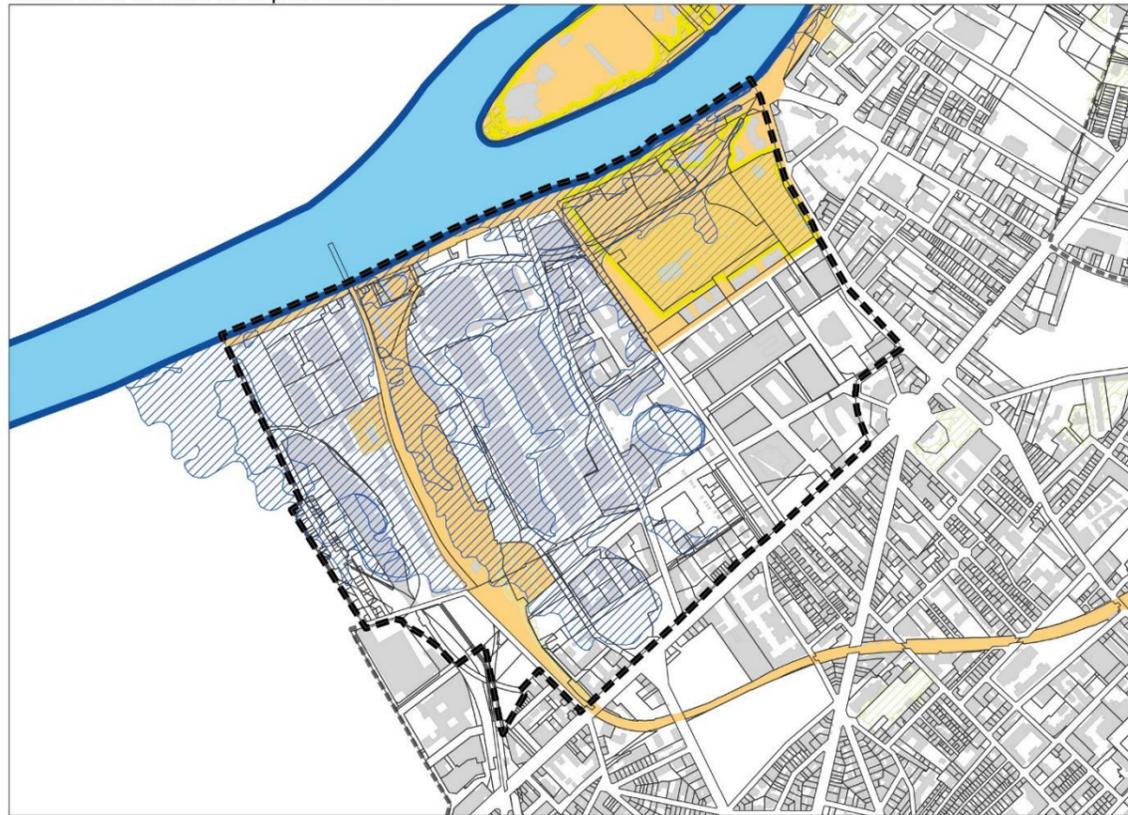
Pollutions présumées ou avérées



Vulnérabilité à l'îlot de chaleur urbain



Trame verte et bleue et risques naturels



0 200 Mètres

périmètre de l'OAP sectorielle

Pollutions présumées ou avérées

Air

- zone de dépassement des valeurs limites réglementaires françaises
- bande de 35 mètres (trafic compris entre 10 000 et 100 000 véhicules/jour)
- bande de 200 mètres autour des voies à très fort trafic (trafic supérieur à 100 000 véhicules/jour)

Bruit des transports

- route
- fer
- PEB du Bourget et de Roissy Charles-de-Gaulle
- terrains susceptibles d'être pollués (recensés dans la carte des anciens sites industriels et activités de services)

Trame verte et bleue et risques naturels

- noyau primaire
- noyau secondaire
- seconde peau
- noyau tertiaire
- continuité écologique
- cours présumés des rus
- zones et bassins humides
- marges de recul de la Seine et du canal
- Seine et canal
- Plan de Prévention des Risques d'Inondation

Vulnérabilité à l'îlot de chaleur urbain

Vulnérabilité Nuit

- faible
- moyenne
- forte

Sources : Etablissement Public Territorial de Plaine Commune, Urban Eco 2024, IPR 2022, Bruitparif 2022, Airparif 2022, Géorisques, Département de la Seine-Saint-Denis 2022, DDE 93 (SEUR/PCPR), SAGE 2021
Date : octobre 2024



2 PARTI PRIS D'AMENAGEMENT

La diversité des fonctions et la mixité sociale

Saint-Ouen-sur-Seine est une ville diverse, mixte et populaire.

Ville à la fois animée, avec les nombreux salariés venant y travailler, et résidentielle avec une offre de logements diversifiée pour accueillir un éventail de population très large. Cette caractéristique historique de la ville sera perpétuée dans les nouveaux quartiers des Docks.

Le site des Docks, qui avait une homogénéité fonctionnelle par la présence d'activités économiques, conserve cette fonction dans une recherche de diversité et d'équilibre entre habitat et emploi.

Cette recherche d'équilibre se traduit par une partition des fonctions avec, outre l'habitat et l'emploi, la création de commerces et d'équipements nécessaires aux habitants et aux salariés.

La diversité des activités et des emplois s'inscrit également dans la particularité du projet de maintenir des services nécessaires à l'échelle métropolitaine tels que la Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU) et le Syndicat mixte central de traitement des ordures ménagères (SYCTOM).

Maintenir ne signifie pas figer dans un état actuel. Le projet vise à développer des synergies entre ces grands services, pour développer davantage de complémentarité dans la perspective de créer sur site un pôle énergétique au service du développement durable. Il s'agit également de travailler à une meilleure insertion de ces équipements dans leur environnement par la recherche d'une optimisation du foncier et par la réorganisation des activités. Cette recomposition fait partie de la réussite de la diversité des fonctions urbaines dans les Docks.

La ville poursuit une politique de rééquilibrage entre les logements locatifs sociaux et les logements privés, par un objectif d'atteindre 30% de logements locatifs sociaux sur le territoire communal. Le quartier des Docks participera à cette politique de mixité sociale par la production d'une offre diversifiée de logements familiaux (accession, social, etc.) comme spécifiques. La construction de logements sociaux, participera à la reconstitution de l'offre démolie dans le cadre des projets de renouvellement urbain et 4% de la production s'effectuera en accession sociale, notamment en bail réel solidaire (BRS).

La couture urbaine avec la ville

L'inscription du site des Docks en continuité de la ville se révèle également dans la conception de sa trame viaire.

Le futur maillage du site offre une densité importante du réseau viaire, en traversées d'îlots et riche en parcours multimodaux. Cette orientation permet d'ouvrir cet espace qui est aujourd'hui peu traversé et isole la ville de la Seine.

La logique d'ensemble est fondée sur la création de liens est-ouest et nord-sud (schéma 1) en poursuivant les objectifs suivants :

- retisser les liens entre ce quartier (un quart du territoire) et le reste de la ville, en soignant particulièrement les interfaces (rue Albert Dhalenne et Vieux Saint-Ouen, place de la République et centre-ville, boulevard Victor Hugo et Garibaldi – Pasteur – Zola) ;
- retisser les liens à l'intérieur du quartier afin d'effacer les coupures urbaines issues des implantations industrielles et ferroviaires ;
- ouvrir la ville sur le fleuve par un réaménagement de la RD1, une requalification des berges et franchissement vers l'île des Vannes.

Le cœur des Docks est organisé en prenant appui sur le réseau viaire existant. Il s'agit de ne pas rompre avec le passé mais de l'adapter aux nouvelles nécessités en complétant le maillage des voies pour créer les nouveaux îlots.

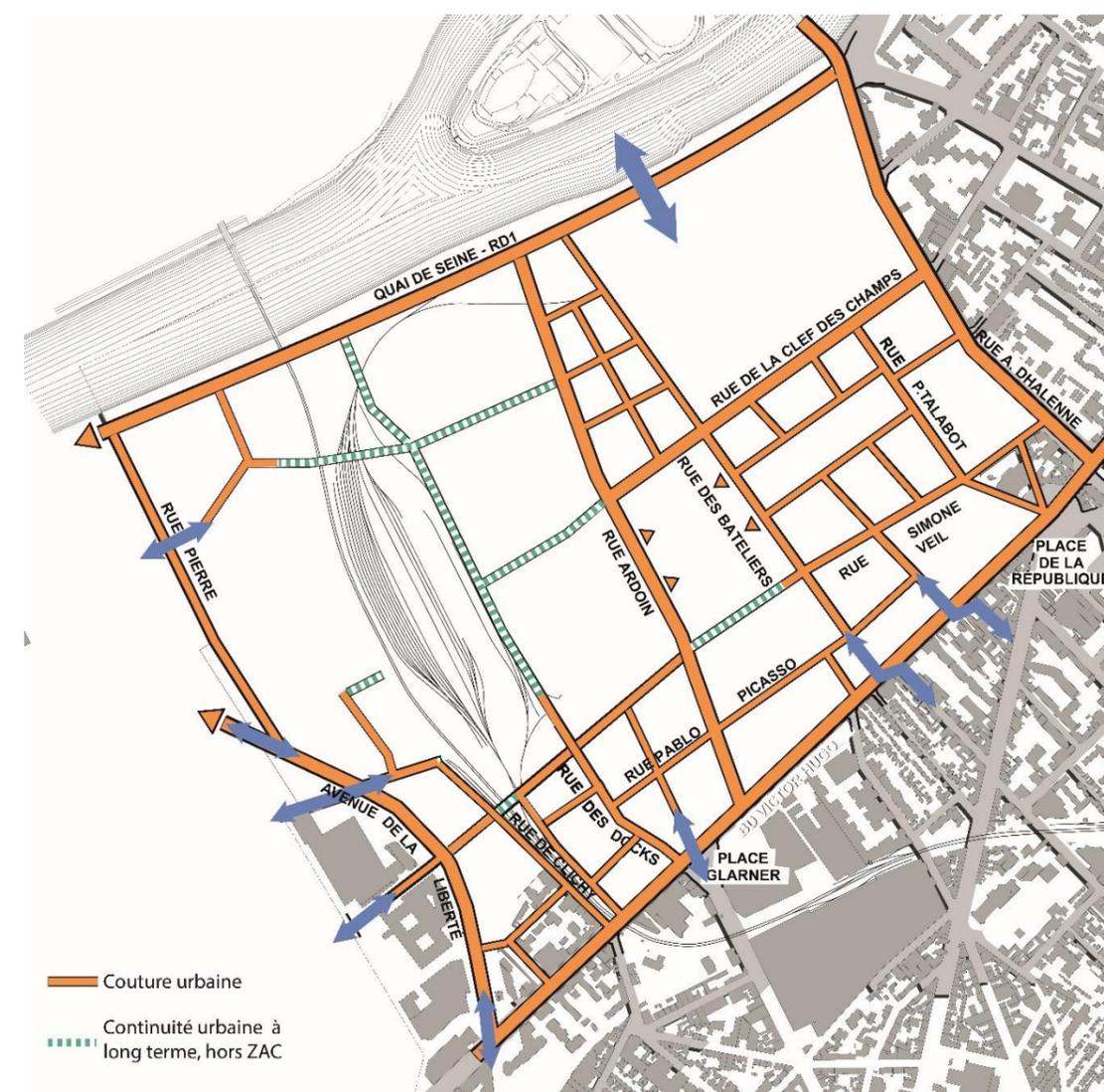


Schéma 1 : les coupures urbaines du projet

Un aménagement inscrit dans la réponse au changement climatique

La prise en compte de l'environnement et l'inscription du projet dans le développement durable se traduit notamment par :

- la prise en compte, dans les choix d'aménagement, de la pollution des sols, des nuisances existantes et susceptibles d'être engendrées par les activités présentes ou à venir sur le site ;
- le maintien des activités de service à la grande ville et de la recherche d'une meilleure insertion urbaine par leur requalification et la création d'un pôle énergétique performant et économe ;
- la diversification des modes de transport en favorisant les solutions alternatives au transport routier, à savoir les transports fluviaux et ferrés ;
- la volonté de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes actifs. En développant les actions nécessaires à la mise en œuvre dans les meilleurs délais, de prolongements de lignes de métro, d'une navette fluviale et de création d'interconnexions (schéma 2). Il s'agit parallèlement de compléter le réseau de bus et d'anticiper leur fonctionnement par l'aménagement d'espaces appropriés en intégrant une interface avec des déplacements en vélo. Il s'agit également de faciliter les parcours piétons et vélos.



Schéma 2 : les transports en commun au sein du projet

parcours de fraîcheur par la plantation d'arbres de grand développement dans des conditions permettant d'assurer un bon développement de leur canopée (sol vivant, volume de terre permettant le développement racinaire, accès à l'eau non contraint, etc.).



Schéma 3 : la trame paysagère du projet

- une gestion alternative de l'eau en prenant en compte les risques d'inondation, maîtrisant l'écoulement des eaux pluviales, ainsi que le risque de ruissellement en surface et le risque de pollution du fleuve qu'il induit, par la mise en œuvre de dispositifs de rétention de l'eau et lorsque cela est possible l'infiltration à la parcelle avec les fonctionnements les plus écologiques possibles. Les dispositifs mis en œuvre sont choisis au regard de leur fiabilité technique et au fait qu'ils concourent à la qualité des paysages créés et au traitement des espaces ;
- le choix parti-pris d'aménagement et de modes constructifs qui privilégient le bioclimatisme, la sobriété, la diminution de l'empreinte carbone et des consommations énergétiques ;
- une revalorisation et une renaturation des berges de Seine au bénéfice de la qualité des paysages et de la biodiversité ;
- le renforcement de la place du végétal dans la ville avec, en premier lieu, la création d'un vaste parc public qui s'inscrit dans les 12 hectares d'espaces verts au nord-est du site, mais également par le traitement paysager des espaces publics (schéma 3) ;
- la préservation des vues et perspectives sur Montmartre comme sur la Seine (schéma 3).

L'intégration des objectifs du plan de végétalisation et de rafraîchissement de Plaine Commune, au sein duquel les axes suivants sont identifiés : rue Pierre, rue de Clichy, rue des Bateliers, rue de la Clef des Champs, la rue Paulin Talabot, et la rue du Prince de Motordu. L'aménagement de ces voies participe à la mise en place du

3 LA MIXITE DU PROJET

Mixité à l'échelle du site

Considérée à l'échelle du site des Docks, la diversité des fonctions urbaines s'identifie :

- par la création d'espaces spécialisés qui ont une vocation quasi monofonctionnelle tels que les sites d'activités et les espaces de parcs et de jardins ;
- par la création de vastes espaces de mixité dans lesquels les différentes fonctions de la ville s'entremêlent (cf. schéma 4).

Dans les espaces de mixité les surfaces bâties se répartissent entre :

- le logement, correspondant à environ la moitié des surfaces bâties. A terme, le projet prévoit la réalisation d'environ 7 500 logements ;
- les activités tertiaires qui, réparties au sein des différents quartiers, garantissent une animation permanente de la ville ;
- des activités de toute nature qui peuvent s'inscrire dans les rez-de-chaussée des constructions ;
- des commerces qui consolident le pôle commercial autour de centre-ville ;
- des services et des équipements de proximité, nécessaires aux usagers des quartiers, habitants comme salariés, mais également des équipements scolaires et des grands équipements d'intérêt communal, voire métropolitain.

Le parc urbain est un équipement fédérateur pour l'ensemble des Audoniens. Il crée une continuité entre la ville et le fleuve avec une interpénétration et un entrelacement des paysages urbains et fluviaux.

Ainsi, le site des Docks regroupe l'ensemble des fonctions de la ville dans une logique de service à l'échelle des nouveaux quartiers, de complémentarité à l'échelle de l'ensemble de la ville, mais aussi de la métropole.

Mixité sociale dans l'habitat

La ville poursuit une politique de rééquilibrage entre les logements locatifs sociaux et les logements privés avec l'objectif d'atteindre 30% sur le territoire communal. Le quartier des Docks participera à cette politique de mixité sociale par la production d'une offre diversifiée de logements familiaux (accession, social, etc.) comme spécifiques. La construction de logements sociaux participera notamment à la reconstitution de l'offre démolie dans le cadre des projets de renouvellement urbain.

Mixité à l'échelle des quartiers

La diversité recherchée à l'échelle de l'aménagement de l'ensemble du site ne se décline pas de façon similaire au sein de ses différents quartiers et encore moins à l'échelle des îlots.

Schématiquement les fonctions résidentielles sont privilégiées à proximité des grands axes, rue Dhalenne et boulevard Victor Hugo.

Les commerces sont, de façon générale, regroupés dans les secteurs les plus proches du centre, le long de la rue des Lavandières (à l'est de la rue des Bateliers), le long du boulevard Victor Hugo, avec l'ambition de conforter le pôle de commerces et de services du centre et de l'avenue Gabriel Péri. Cette localisation préférentielle des commerces ne s'oppose pas à leur création dans d'autres secteurs.



Schéma 4 : la diversité des fonctions au sein du projet

4 L'ORGANISATION VIAIRE ET LE STATIONNEMENT

L'organisation de la trame viaire des quartiers est organisée à partir de voies existantes maintenues par une densification de leur maillage.

La hiérarchie des voies est organisée à partir :

- d'un réseau de voirie primaire (principale) qui s'appuie sur les principaux axes existants en périphérie et en traversée du site et qui assure une liaison intercommunale ;
- d'un réseau secondaire qui complète et densifie le précédent pour gérer un trafic inter-quartier ;
- de voies tertiaires qui ont pour objet de finaliser le dispositif viaire et d'assurer une bonne desserte locale. La circulation automobile y est tolérée.

Si la localisation des axes du réseau primaire et du réseau secondaire est définie, en revanche, le tracé des voies tertiaires est précisé dans le cadre des différentes opérations d'aménagement.

Le principe général des réseaux primaire et secondaire est de bien diffuser la circulation, d'éviter de privilégier un axe par rapport aux autres et d'offrir toujours plusieurs solutions alternatives de parcours.

L'aménagement des voies existantes, telles que les voies Ardoin et des Bateliers, vise à une recomposition générale de leur traitement pour qu'elles participent à leur nouvelle fonction.

Le principe général pour les principaux axes est le partage des voies avec le passage des transports collectifs. Les enjeux de la desserte en bus de ce secteur, notamment sur les axes RD410 – RD22 avenue Victor Hugo – rue Dhalenne sont à prendre compte dans l'aménagement de ces derniers pour garantir un niveau de service performant en termes de régularité et de vitesse, notamment pour assurer un rabattement efficace sur les stations de transports collectifs lourds. La sécurisation maximum des parcours pour les piétons et les cyclistes doit également faire l'objet de solutions appropriées.

Les axes primaires sont aménagés en créant une chaussée à double sens, des accotements larges pour les piétons, quelques stationnements latéraux bien délimités et organisés dans une réflexion d'ensemble, avec un couvert arboré. En outre, la mise en œuvre de noues peut agrémenter les parcours et gérer l'eau pluviale.

Les voies tertiaires sont conçues au regard de leur vocation dans le cadre des projets de chacun des secteurs concernés.

La RD1, grand axe de transit, qui supporte une circulation importante, a pour défaut de :

- de présenter un paysage de faible qualité, hormis ses séquences plantés, alors même qu'elle longe la Seine ;
- de séparer la ville du fleuve ;
- de présenter un caractère routier trop affirmé, générateur de pollutions sonores notamment.

Cette route, bien que permettant un fonctionnement des usages routiers satisfaisant, devrait dans les prochaines années s'adapter à l'évolution urbaine et permettre de mettre en valeur le fleuve, en favorisant notamment le développement des modes actifs.



Schéma 5 : la trame viaire du projet

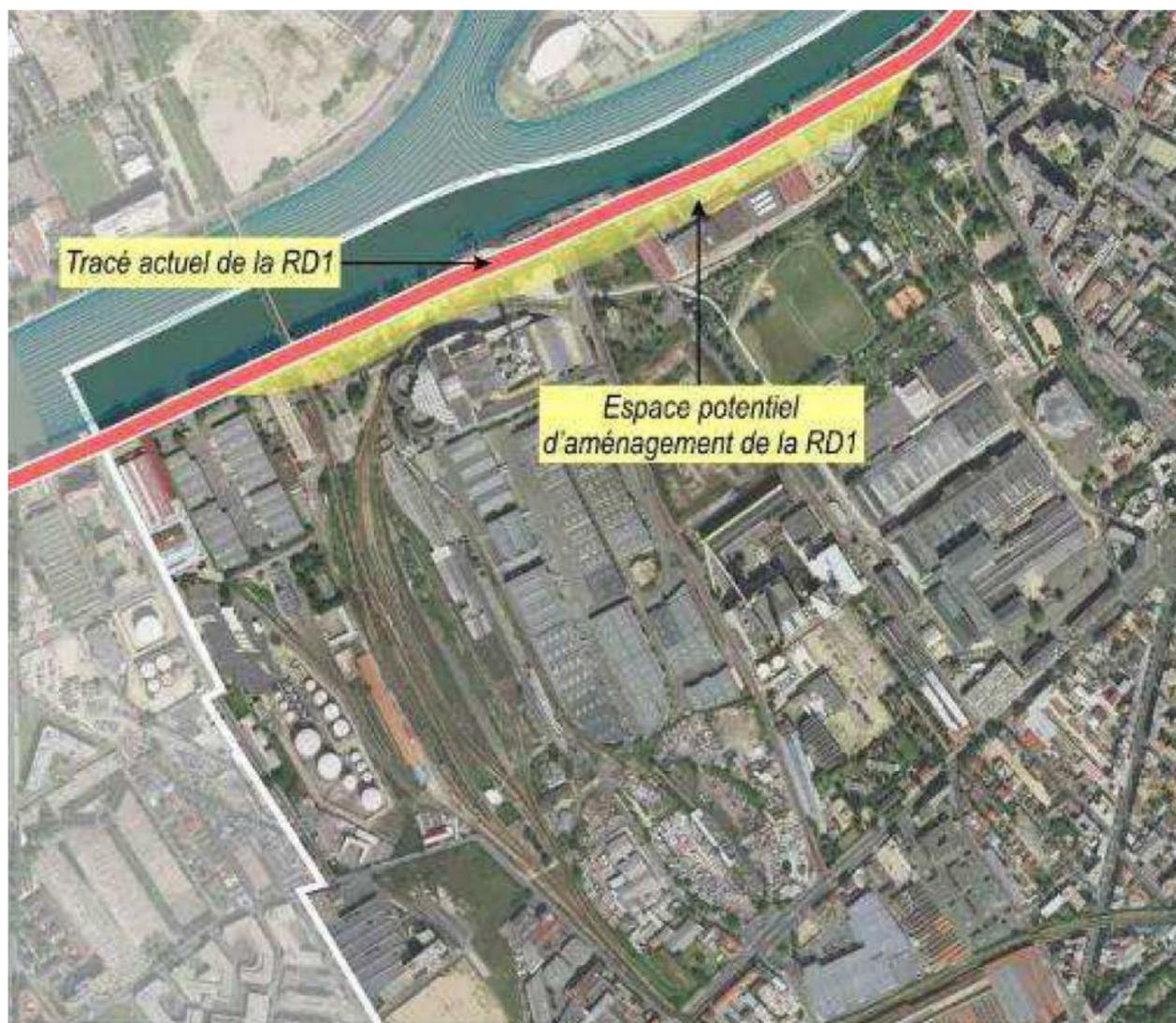


Schéma 6 : aménagement de la RD1

Cette requalification s'intègre dans des actions d'embellissement en faveur de la pacification de cet axe afin de changer son statut d'axe routier vers celui d'une voie urbaine.

L'enjeu de l'aménagement de la RD1 est que les Audoniens puissent retrouver ou renouer avec leur fleuve, se rendre au bord de l'eau, se promener le long de ses berges.

Les projets de cet aménagement décalent ou éloignent la voirie des berges de Seine dans un fuseau d'épaisseur variable (cf. schéma 7). Quelle que soit l'option retenue, l'objectif est que l'aménagement de la RD1 ne constitue plus une coupure avec le fleuve et que le lien du parc vers la Seine soit attractif et sécurisé.

Le stationnement des véhicules

Dans les sous-secteurs d'orientation 1, 2, 3, 4, 7, ainsi que dans une partie du sous-secteur 5, (cf. schéma 7 ci-après), le stationnement est organisé, tant quantitativement que qualitativement, dans une logique de mutualisation.

Cette mutualisation des stationnements a été mise en œuvre au fur et à mesure de la réalisation des opérations dans ces sous-secteurs afin de localiser les parkings dans les lieux les plus appropriés.

Pour les autres sous-secteurs, le stationnement est privatif et peut, ponctuellement, être organisé dans une logique de mutualisation et de foisonnement. L'évaluation des besoins est appréciée au regard de la nature des opérations et de la proximité des transports en commun.

5 LA MORPHOLOGIE PAR SOUS-SECTEUR

Les orientations en matière de forme urbaine, d'organisation du tissu bâti et de volumétrie des constructions sont précisées à l'échelle des principaux sous-secteurs qui composent les espaces de mixité du projet (zone UP24 dans le règlement du PLU).

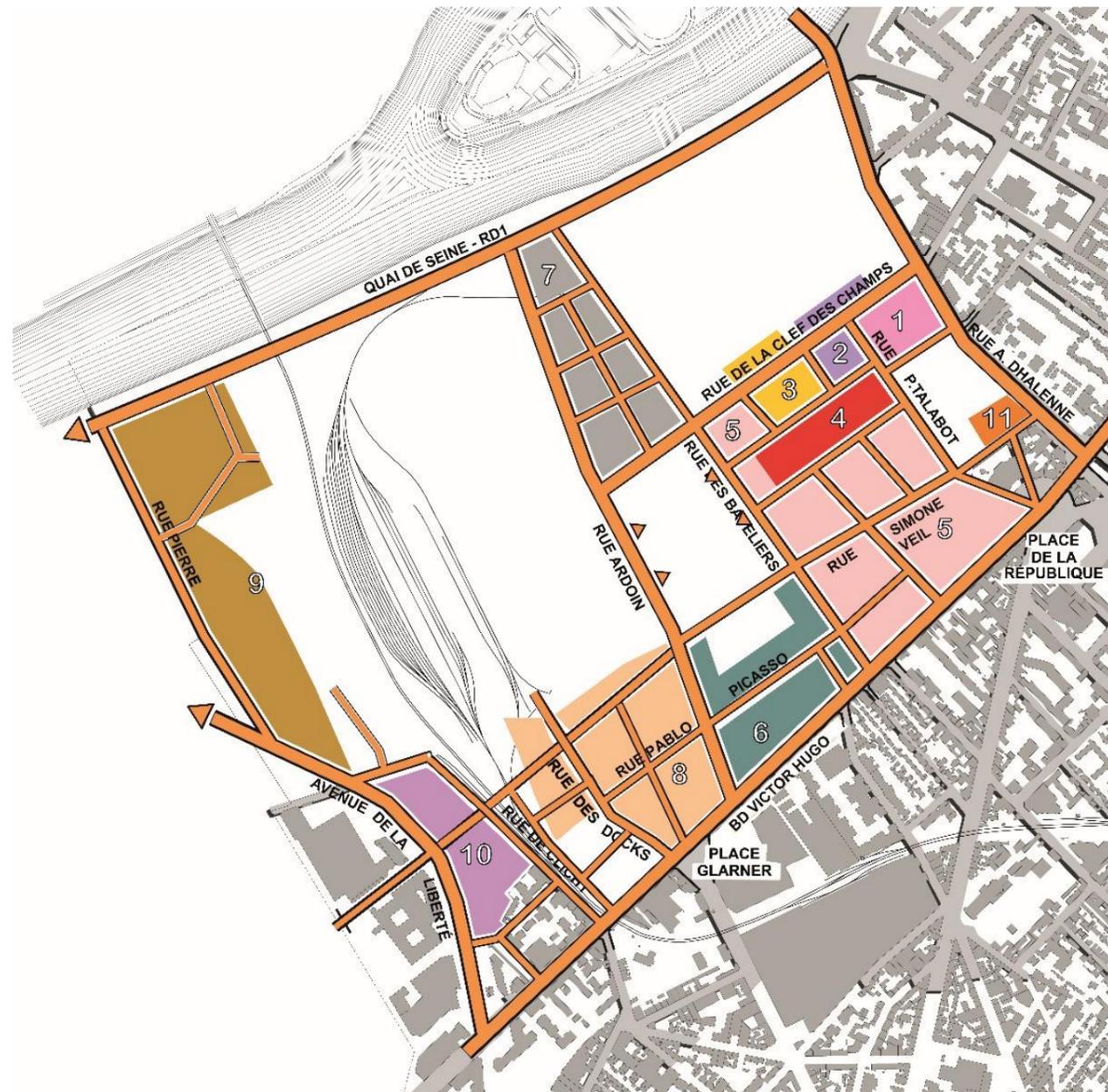


Schéma 7 : les sous-secteurs d'orientations

Afin de mieux apprécier les orientations définies pour chacun des sous-secteurs, des définitions terminologiques ou des précisions quant à l'expression graphiques sont nécessaires.

Les schémas ci-après illustrent, pour chaque secteur, les orientations pour guider la conception des constructions dans leur composition, leur organisation et la volumétrie générales des ensembles bâtis.

Ainsi, la configuration des secteurs et îlots figurant sur ces schémas n'est qu'un mode illustratif dans la mesure où, comme cela est précisé dans le chapitre ci-avant relatif à la trame viaire, « les voies tertiaires sont conçues au regard de leur vocation dans le cadre des projets de chacun des secteurs concernés ».

La représentation des variations de hauteur des constructions est, de la même façon, une illustration schématique pour donner une image de la variation de la volumétrie générale des constructions ainsi qu'elle est exprimée dans l'orientation (ci-avant) relative « au prolongement de Saint-Ouen sur les Docks ».

La variation des gabarits des constructions est exprimée par une notion de niveaux : (R+X) :

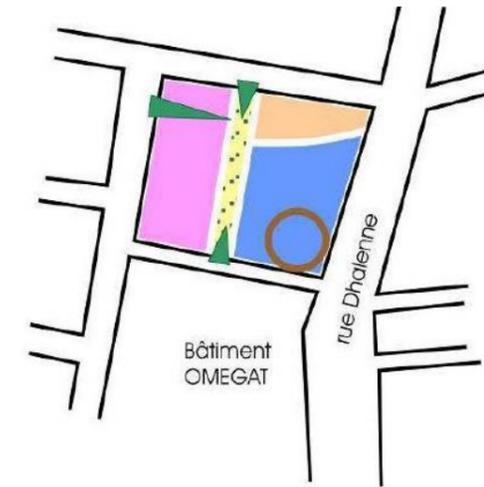
- R correspond à un seul niveau de rez-de-chaussée dont la hauteur peut varier selon sa destination.
- X correspond au nombre d'étages, droits ou en attique, réalisés en surélévation du rez-de-chaussée (R).

Ces orientations peuvent être appréciées à l'échelle de chaque sous-secteur ou par îlot composant une partie du sous-secteur tels qu'ils résulteront du projet au moment de la délivrance de l'autorisation.

Les percées visuelles schématisées dans les orientations des sous-secteurs correspondent à une césure dans un front bâti offrant une ouverture de la vue et peuvent être mises en œuvre par :

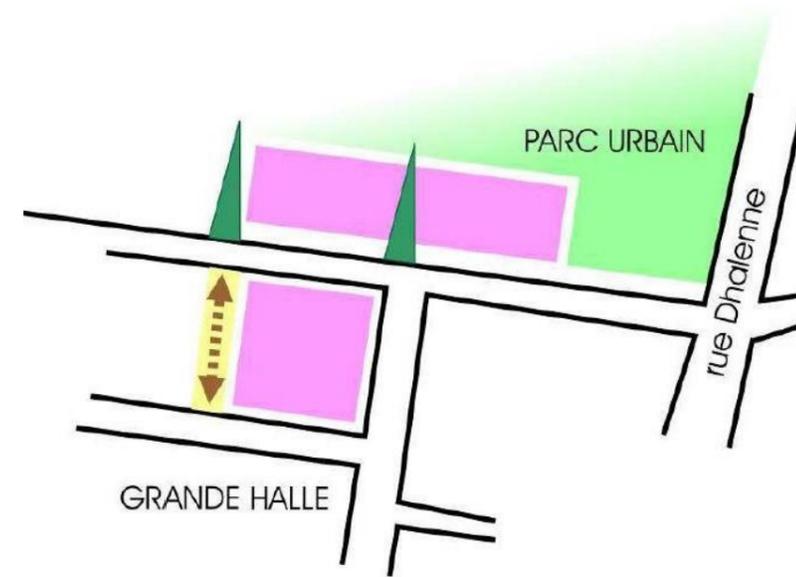
- la création d'un porche offrant une vue vers les cœurs d'îlots ;
- la réalisation d'une faille entre deux constructions ;
- la limitation de la hauteur maximum d'une partie de construction à celle d'un rez-de-chaussée (R).

Les orientations pour le sous-secteur 1 – secteur réalisé



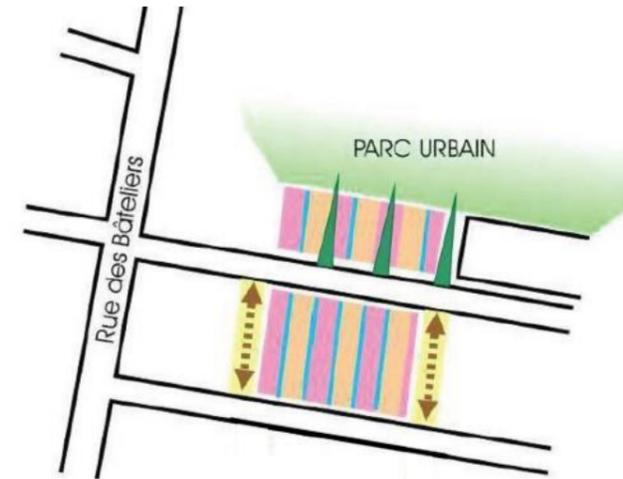
- Espace d'articulation entre la halle et le parc urbain avec la création d'un front bât d'une hauteur générale de l'ordre de **R+8**
- Constructions de faible hauteur (de l'ordre de **R+4**) offrant un front urbain le long de la rue Dhalenne
- Constructions face au parc urbain de **R+11** maximum. Leur emprise doit représenter au plus un quart de l'emprise totale des constructions sur l'ensemble du sous-secteur
- Espace libre central
- Accès ou percées visuelles vers l'espace libre central
- Groupe scolaire

5.1 Les orientations pour le sous-secteur 2 – secteur réalisé



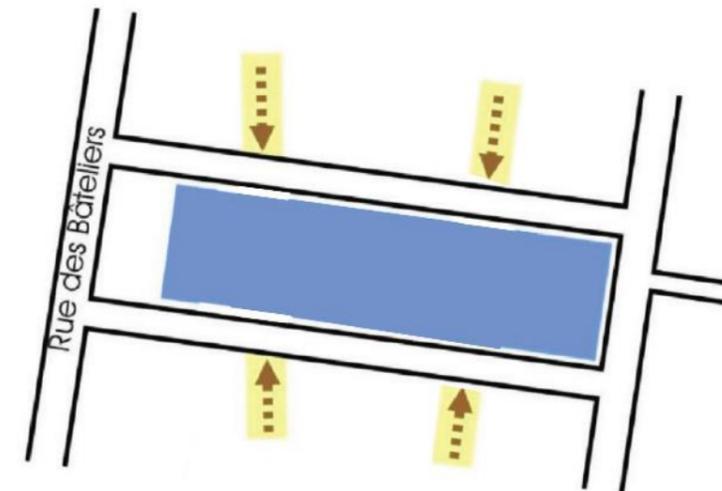
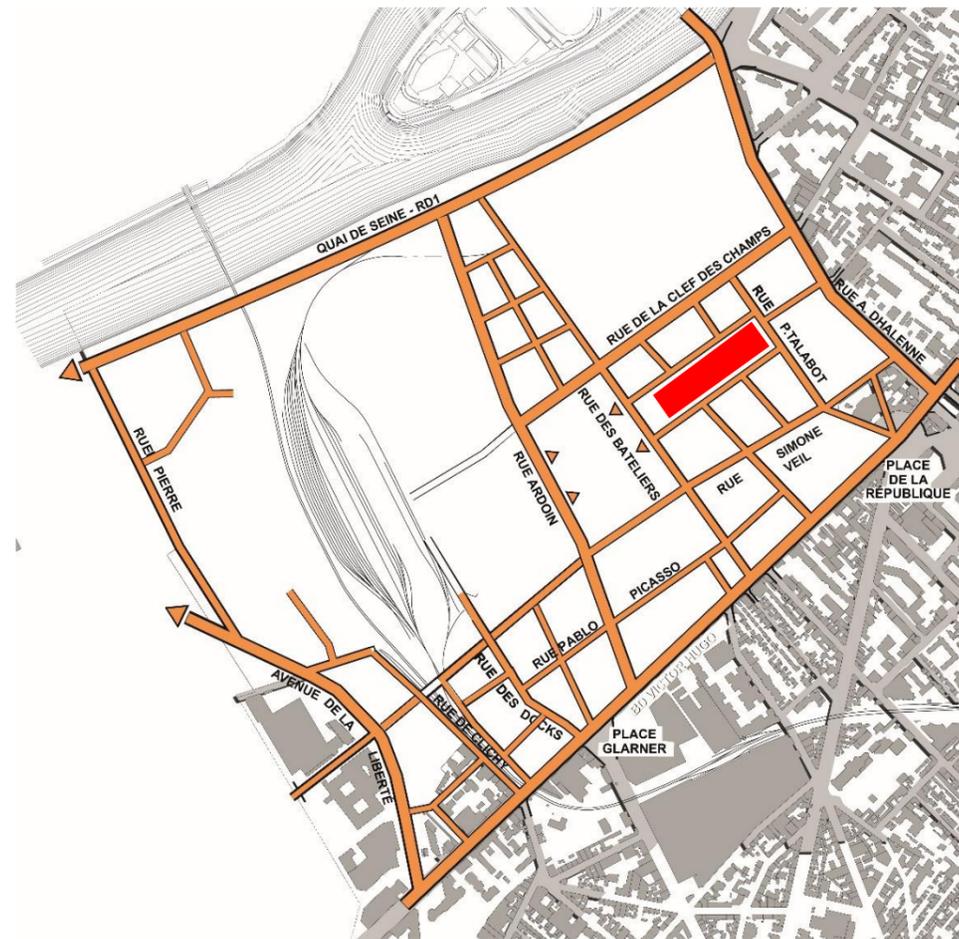
-  Espace d'articulation entre la halle et le parc urbain avec la création d'un front bâti d'une hauteur générale de l'ordre de **R+7**
-  Accès ou percées visuelles vers le parc urbain
-  Voie tertiaire

5.2 Les orientations pour le sous-secteur 3 – Secteur réalisé



-  Organisation d'un tissu bâti privilégiant les formes en lanières avec des hauteurs de constructions variables. Le gabarit maximum des constructions est de **R+11**, en recherchant une modulation des hauteurs créant un épannelage harmonieux
-  Accès ou percées visuelles vers le parc urbain
-  Voie tertiaire

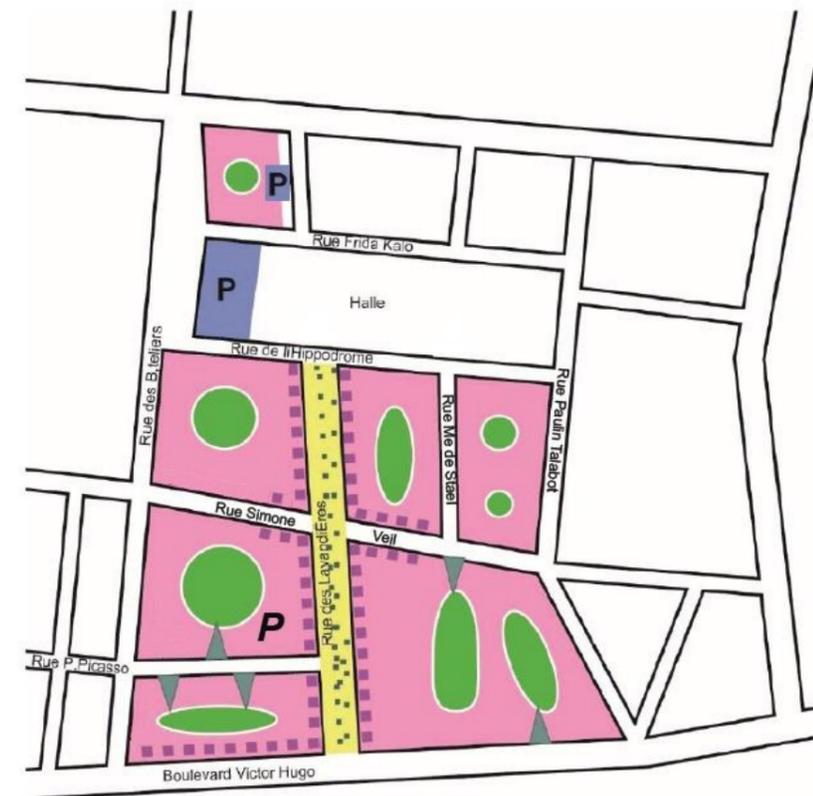
5.3 Les orientations pour le sous-secteur 4



- Localisation de la grande Halle
- Voie tertiaire

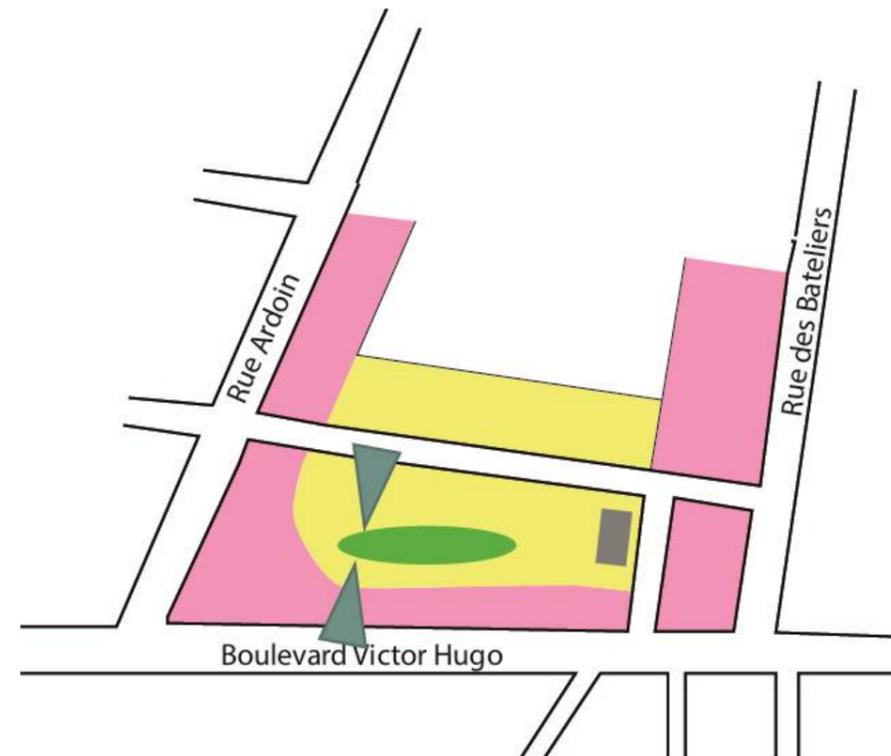
La mise en valeur de la grande halle suppose sa réhabilitation et sa transformation pour permettre sa réutilisation vers une ou plusieurs destinations. Dans ce contexte, le projet architectural, pour répondre à la future utilisation de la halle, peut être conçu en prévoyant des démolitions, des surélévations ou des extensions partielles, et la création de percées visuelles et de circulations piétonnes complémentaires.

5.4 Les orientations pour le sous-secteur 5



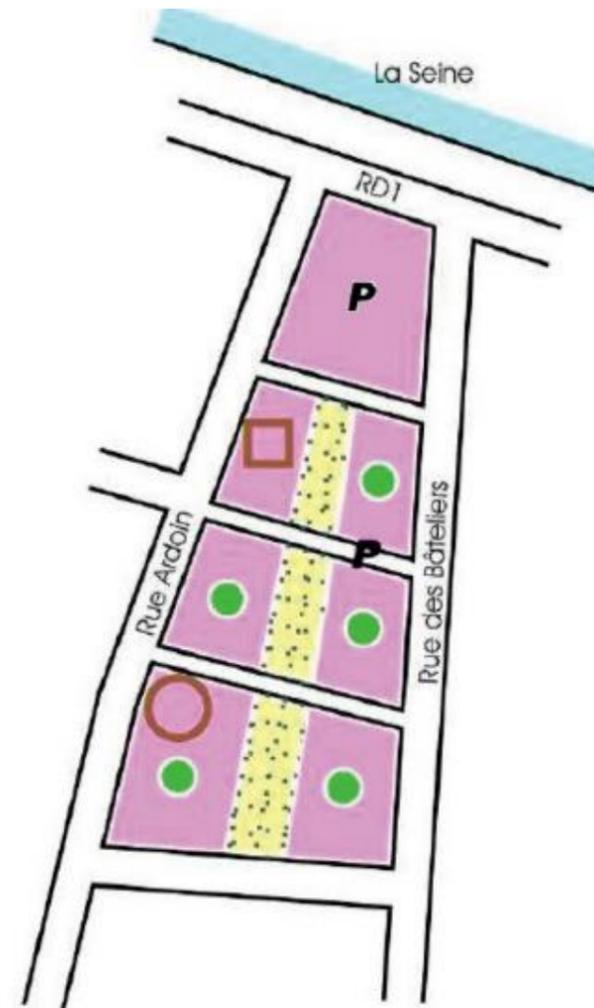
- Constitution d'ensembles bâtis dont le gabarit maximal des constructions est de R+11
- Rez-de-chaussée à dominante de commerces ou de services
- Cœur d'îlot paysager, avec gestion des eaux pluviales de manière gravitaire et à ciel ouvert
- Accès ou percée visuelle vers les cœurs d'îlot
- Rue des Lavandières à dominante piéton (cours des Docks)
- P Parc de stationnement public existant
- P Projet de parc de stationnement public

5.5 Les orientations pour le sous-secteur 6



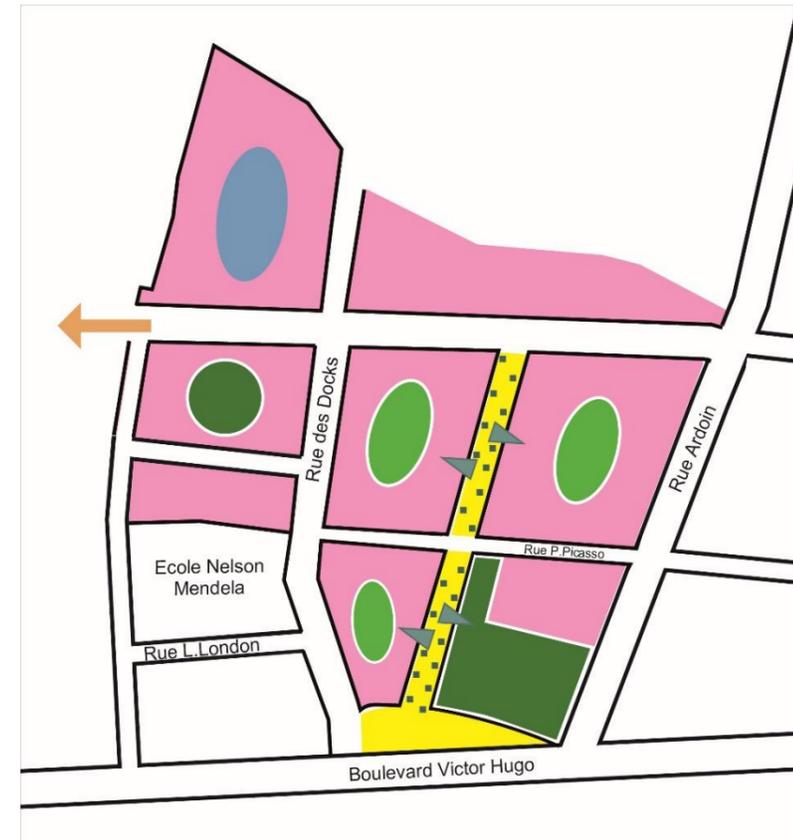
- Constructions de hauteurs diversifiées dans un gabarit maximum de l'ordre de R+10, le long des axes principaux
- En cœur d'îlot, la hauteur des constructions est limitée à R+6
- Accès ou percée visuelle et paysagée vers les cœurs d'îlot
- Aération des cœurs d'îlot
- Bâti existant préservé

5.6 Les orientations pour le sous-secteur 7



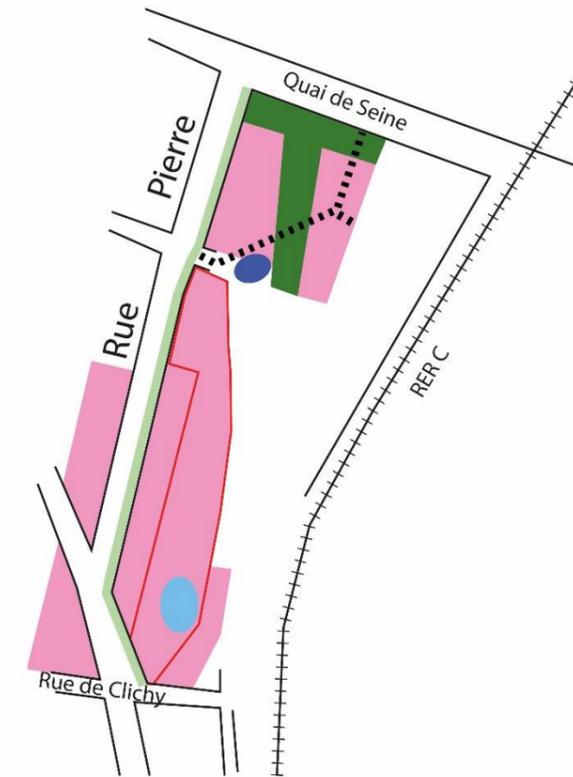
-  Constitution d'ensembles bâtis dont le gabarit maximum des constructions est de R+11, en recherchant une modulation des hauteurs créant un épannelage harmonieux
-  Espaces ouverts
-  Coeurs d'îlot paysagers
-  Groupe scolaire
-  Equipement sportif
-  Parc de stationnement public en sous-sol

Les orientations pour le sous-secteur 8



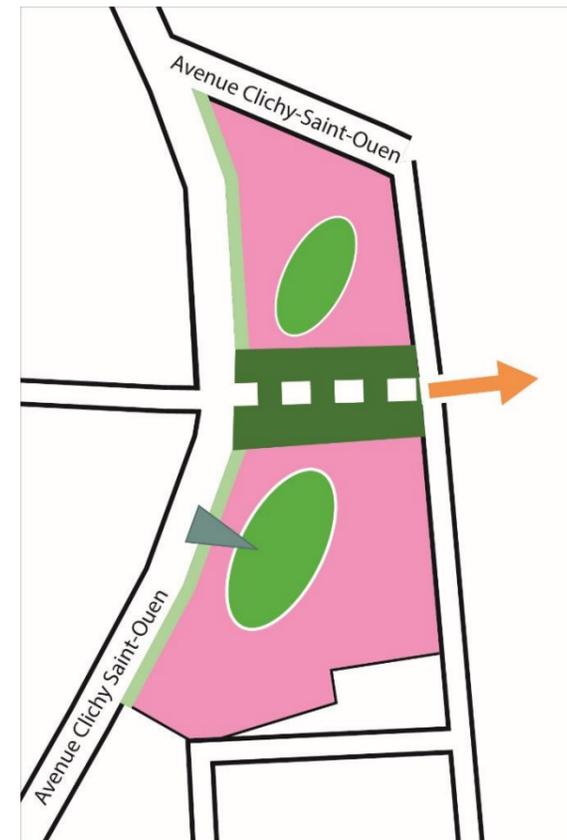
- Constitution d'ensembles bâtis dont les constructions s'inscrivent dans un gabarit maximal de R+11, avec des modulations de hauteurs.
- Emprise publique paysagère
- Cœur d'îlot paysager, avec gestion des eaux pluviales de manière gravitaire et à ciel ouvert
- Principe de localisation d'un collège et d'un gymnase
- Accès ou percée visuelle vers les cœurs d'îlot
- Franchissement des voies ferrées
Liaison à terme vers sous secteur 10
- Localisation d'une place publique
- Mail piéton

5.7 Les orientations pour le sous-secteur 9



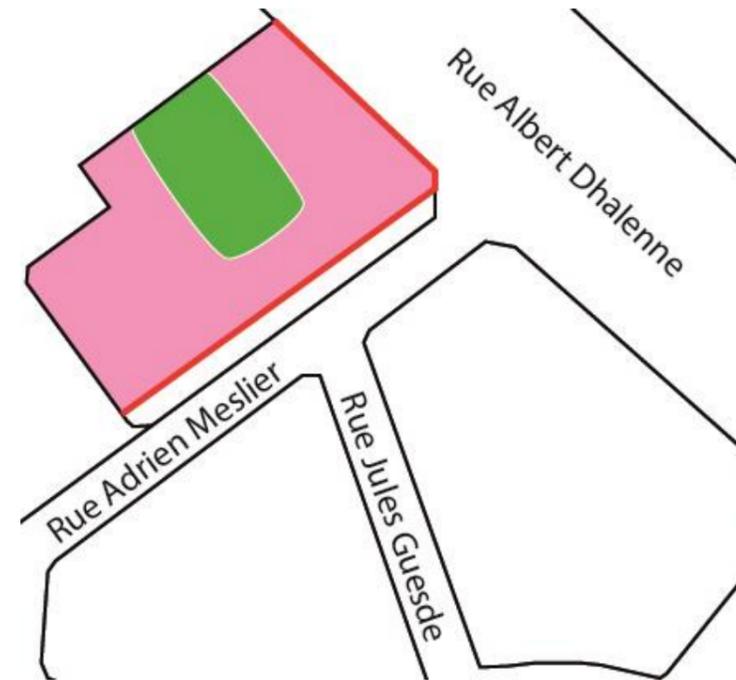
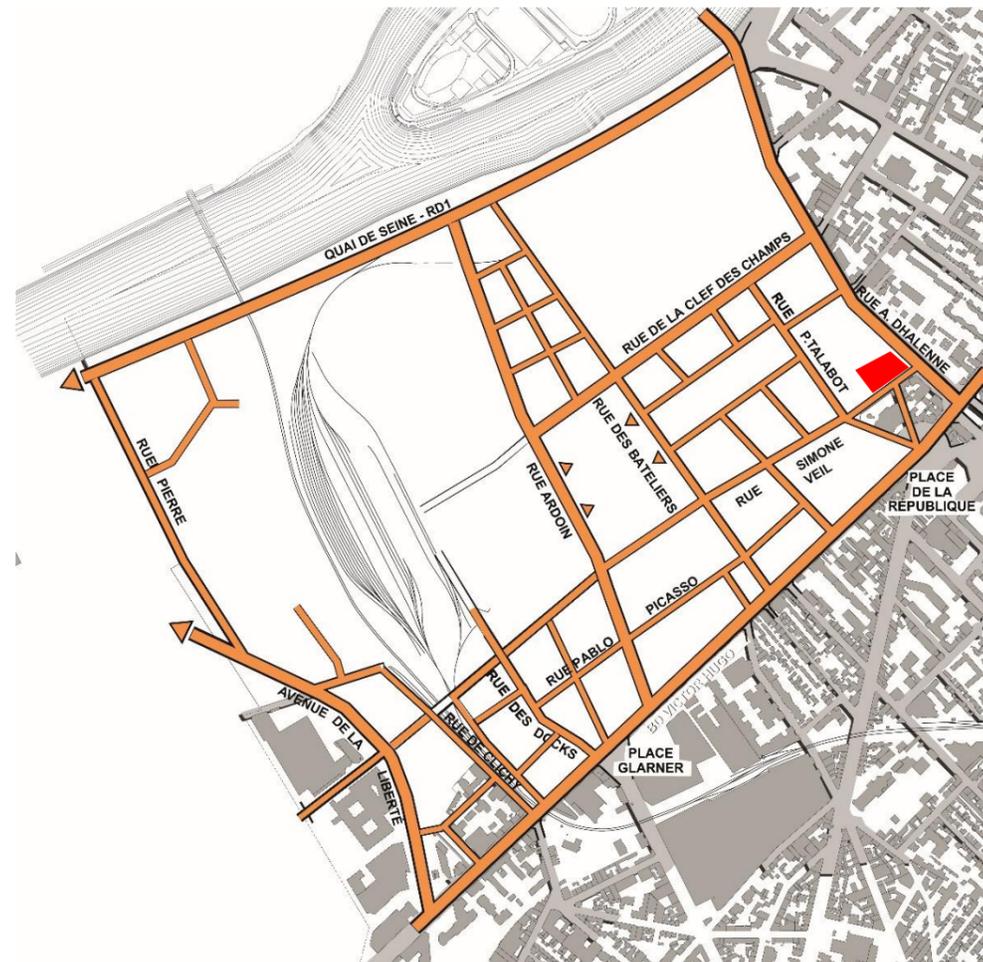
- Constructions de hauteurs diversifiées. Les constructions les plus hautes peuvent atteindre un gabarit maximum de R+11
- Emprise du site de maintenance et de remisage
- Localisation d'un équipement public communal socio-culturel
- Aménagement paysager et/ou ferme urbaine
- Voie potentielle
- Emprise publique paysagère
- Accès ou percée visuelle vers les cœurs d'îlot
- Promenade arborée

5.8 Les orientations pour le sous-secteur 10



-  Constructions d'ensembles bâtis dont les constructions les plus hautes s'inscrivent dans un gabarit maximal de R+11
-  Cœur d'îlot paysager, avec gestion des eaux pluviales de manière gravitaire et à ciel ouvert
-  Emprise publique paysagère et piétonne
-  Promenade verte
-  Franchissement des voies ferrées
-  Accès ou percée visuelle vers les cœurs d'îlot

5.9 Les orientations pour le sous-secteur 11



- Constructions d'ensembles bâtis dont le gabarit maximum est de R+11
Implantation d'un poste de police.
- Cœur d'îlot paysagé
- Implantation du bâti à l'alignement futur